

[2016 KPI 세미나]

2016년 중요 해상 판례 소개



김인현 소장/교수
고려대학교 로스쿨

captainihkim@korea.ac.kr

blog.naver.com/captainihkim

1

목 차

I. 희생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에 기한 압류

II. 예선사업자의 선박우선특권상 조사의무

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무

2

I. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선평특권에 기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)

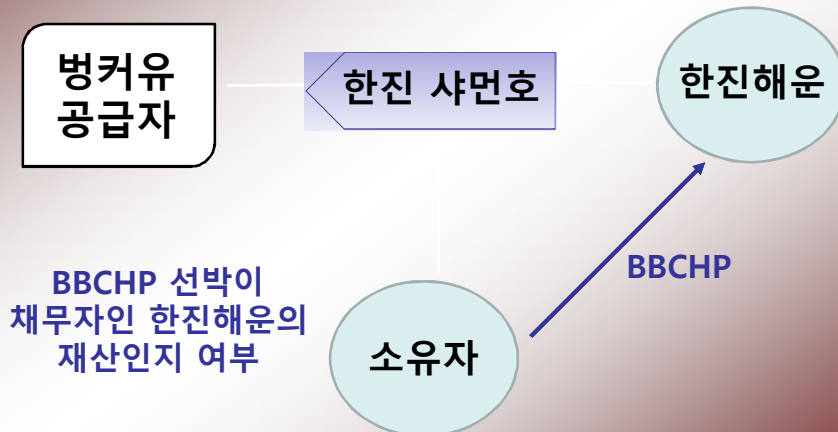
1. 사실관계

- 한진사번호, 한진해운 국취부 나용선
- 한진해운, 8/30 회생절차개시신청, 9/1 회생절차개시결정
- 연료유공급업자는 동 선박에 연료유채권을 가짐
- 채무자회생법 제58조
 - ① 회생절차개시결정이 있는 때에는 다음 행위를 할 수 없다:
 - 회생채권 또는 회생담보권에 기한 강제집행
 - ② 다음의 절차는 중지된다: 채무자의 재산에 대하여 이미 행한 회생채권 또는 회생담보권에 기한 강제집행
- 한진 사번호는 한진해운의 재산인가?
- 국제사법 제60조, 선적국법 주의(파나마법)
- 파나마 제55호 법률(2008.8.6.) 제244조 제9호
선박의 필수품과 의장에 관하여 발생한 지급의무 있는 채무
- 임의경매개시신청, 창원지법 10/7 인정하였다.
- 한진해운, 경매개시결정에 대한 이의신청

3

I. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선평특권에 기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)

채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제58조



4

**1. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에
기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)**

2. 창원지방법원의 판시내용

(1) 한진해운의 주장의 회생절차개시결정의 효력에 위반된다는 주장

피신청인들의 채권은 모두 한진해운에 대하여 회생절차 개시 전의 원인에 의하여 생긴 재산상의 청구권으로서 회생채권 또는 회생담보채권에 해당하고, 이 사건 선박은 국적취득조건부 나용선으로서,

이 사건 나용선계약은 (i) 단순한 선박의 이용에 관한 계약이 아니라 실질적으로는 선박의 매매계약에 해당하는 바, 한진해운은 이 사건 나용선계약을 통하여 이 사건 선박을 사실상 취득하였거나 소유권 취득에 대한 확실한 기대권을 취득하였으므로, 이 사건 선박은 한진해운의 재산으로 보아야 한다. (ii) 또한 이 사건 선박은 한진해운의 중요한 영업용 재산이므로 회생제도의 취지에 비추어 볼 때에도 채무자의 재산으로 보는 것이 상당하다. 따라서 이 사건 경매신청은 회생절차개시결정 후 회생채권에 기하여 채무자의 재산에 대하여 하는 강제집행에 해당하여 부적법하다.

5

**1. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에
기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)**

(2) 법원의 판단

- (i) 이 사건 선박이 국적취득조건부 나용선인 사실은 앞서 본바와 같으나, 그 계약기간이 종료되기 전에는 선박의 소유권이 파나마국 법인에 귀속되어있고, 용선자인 한진해운은 용선기간 종료시에 약정한 용선료 등을 모두 지급하는 것을 조건으로 그 소유권을 취득할 수 있는 기대권을 취득할 뿐인바, 이 사건 나용선계약의 계약기간이 2019.3.12.까지인 사실은 앞서 본 바와 같으므로, 이 사건 선박의 소유권은 여전히 파나마국 법인에 있다고 할 수 있다.
- (ii) 또한 회생제도의 취지에 비추어 볼 때 영업에 사용하는 선박을 확보함으로써 회생재단을 충분히 충족시켜 회생절차를 원활하게 진행하는 것이 사회적 비용측면에서 필요성이 크다고 하더라도 파나마국 법인 명의의 이 사건 선박을 한진해운의 재산으로 포섭하여 회생절차를 진행하는 것은 **채권자의 예측가능성과 법적 안정성을 크게 해할 우려가 있다.** 따라서 이 사건 선박을 한진해운의 재산으로 보아야 한다는 신청인의 이 부분 주장은 이유없다.

6

**1. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에
기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)**

3. 시사점

- 국취부선체용선
 - 용선료도 사용의 댓가가 아니라 선가를 분할하여 지급하는 것
 - 용선기간이 지나갈수록 한국국적에 가까워짐
 - 용선자는 한국 국적선이 된다는 일종의 기대권을 가짐
- 한국 단행법 하에서의 취급

용선자에게 유리한 규정	용선자에게 불리한 규정
<ul style="list-style-type: none"> - 도선법, 강제도선 면제 - 국제선박등록법, 등록가능 혜택 - 선박법/해운법, 카보타지 대상 - 톤세적용대상 	<ul style="list-style-type: none"> - 선박안전법, 정부검사의 대상 - 선원법/선박직원법, 한국선원승선 - 지방세법, 연불구매로 취득세납부

**1. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에
기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)**

- 소유권 관련 법규정과 실무
 - 소유권/담보권, 등기된 선박소유자의 소유로 봄
 - 법인격 부인론이 인정되는 경우는 예외이다
 - 선박가압류시 용선자는 소유가 아니라고 주장함
 - 선박등기부, 등록된 선박소유자가 소유하는 선박으로 나타남
 - 단행법이 없는 한 등기부상 해외의 SPC의 소유선박임
- 판결의 의미
 - 한진해운이 사선이라고 주장하는 선박의 수(총 61척)

등기부상 자신 소유선박	국취부 나용선	단순 나용선
5척	55척	1척

I. 회생절차 중 국취부나용선에 대한 선박우선특권에 기한 압류 (창원지방법원 2016.10.17. 제2016타키227)

- 압류대상이 되면 영업이 불가함
- 영업가능하게 하여야함. 제58조도 이러한 해석이 필요함.
- 싱가포르와 미국법원은 용선자도 stay order의 범위내로 넣어줌
- 한진소유라면, 외국(중국/파나마)에서 가압류의 대상이 되는 문제
=> 입항하지 않으면 됨
- o 개선방안
 - 채무자회생법 제58조 제1항 개정
채무자재산에 “국취부 나용선”포함 명기함
 - 9/1 회생절차개시결정서에 이러한 사실을 수정추완

9

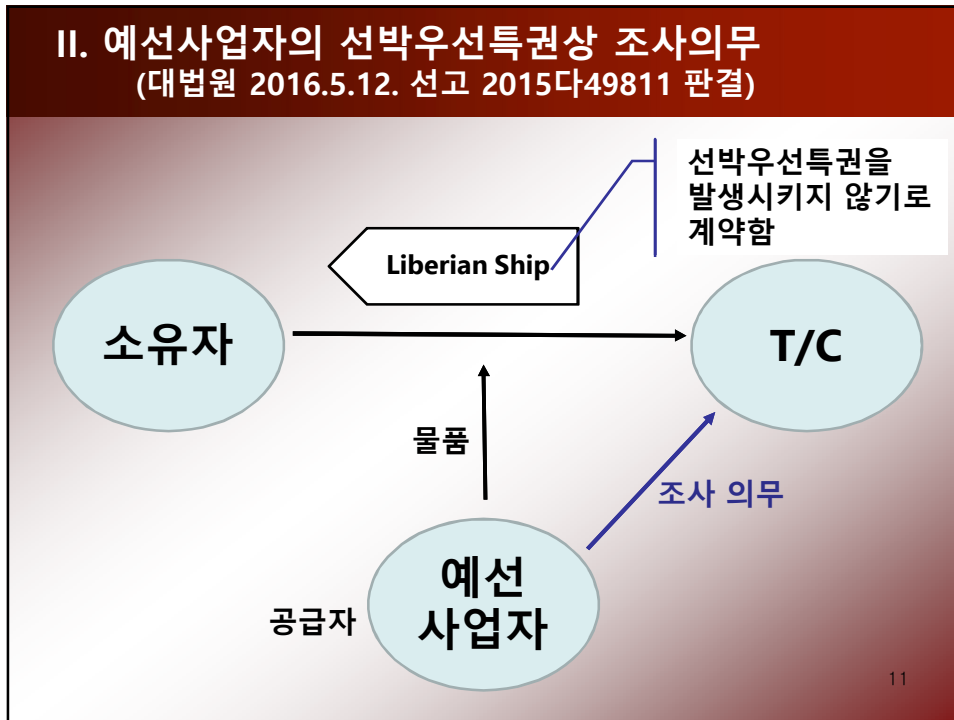
II. 예선사업자의 선박우선특권상 조사의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

1. 사실관계

- o 예선업체, 라이베리아 선박에 예선서비스를 제공함
- o 정기용선된 선박임
- o 정기용선계약서, 용선자는 "필요품" 선박우선특권을 발생시킬 수 없음
- o 예선업체, 동 선박 임의경매 신청을 함
- o 국제사법 제60조, 선적국법에 의하여 적용법규가 결정됨
- o 선박소유자, 임의경매개시결정에 대한 이의/채무부존재확인 소 제기함

원고(선주)	피고(연료유공급자)
<ul style="list-style-type: none"> - 필요품 제공자, "필요품을 공급이 용선 계약 하에서 허용여부 조사할 의무"있음(라이베리아법 제114조 제3항) - 행하지 않으면 우선특권 주장 못함 	<ul style="list-style-type: none"> - 라이베리아법은 미국 일반해상법을 준용, - 현재 미국법은 이 조항이 삭제되었음을 근거로 그러한 의무는 없다고 주장함

10



II. 예선사업자의 선박우선특권상 조사 의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

2. 대법원 판시내용

라이베리아국 해상법 제114조(선박우선특권) 제3항에서는 '물품공급자가 용선계약상의 계약조항이나 선박 매매계약상 합의 또는 다른 이유를 통하여 선박에 물품공급을 주문한 자가 선박을 기속할 권한을 가지지 아니하고 있음을 알았거나 합리적인 조사를 통하여 이를 알 수 있었을 경우에는 본 조항에 따른 우선특권은 발생하지 아니한다'고 하여 공급자의 조사 의무를 규정하고 있다.

동 제30조는 라이베리아국 해상법의 다른 규정과 충돌하지 아니하는 한 성문화되지 아니한 미국 일반 해상법(the non-statutory General Maritime Law of US)을 준용하는 것으로 규정하고 있다. 구 미국 연방해상법 제973조가 정한 '합리적인 조사의 이행'과 관련하여, 미국 연방대법원은 공급자에게는 주문자가 선박에 우선특권을 부여할 권한을 갖고 있는지를 조사할 의무가 있으므로 용선계약에서 용선자는 선박에 대하여 담보권을 설정할 수 없다고 약정한 경우에는 공급자가 그러한 담보금지조항의 존재에 대하여 알지 못하였더라도 이를 조사하지 아니한 이상 선박우선특권을 주장할 수 없다고 판시하였고, 이후 미국법원은 이와 같은 해석 태도를 일관하여 유지하였다. 그러나 1971년 미국 연방해상법 개정 이후 미국법원은 공급자에게 이러한 조사의무를 부과하지 아니하는 것으로 견해를 변경하였다.

12

II. 예선사업자의 선박우선특권상 조사의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

라이베리아국 해상법상으로 미국의 해상 판례법은 동법 제114조 제3항의 해석에 관한 중요한 법원이 되는데, 구 미국 연방해상법 제973조가 삭제됨으로써 공급자에게 조사 의무를 부과하지 아니한 1971년 이후의 미국법원의 판례를 적용한다면 이는 현행 라이베리아국 해상법 제114조 제3항의 조문 내용과 부합하지 아니하고 그 조항의 입법 취지에도 어긋나게 되므로,

위 조항을 해석할 때 구 미국 연방해상법 제973조가 존속하고 있을 당시의 이에 관한 미국법원의 판례에 따르는 것이 합리적인 해석이라 할 것이다. 즉 라이베리아국 해상법 제114조 제3항에 따르면, 선박의 운항에 필요한 물품이나 용역의 공급자는 선박의 용선 여부 및 용선자에게 선박을 기속할 권한이 있는지를 질문하고 조사할 의무가 있고, 공급자가 이러한 의무를 이행하지 아니하였으면 선박우선특권을 주장할 수 없다고 해석함이 타당하다.

13

II. 예선사업자의 선박우선특권상 조사의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

3. 의견

- 외국적 요소있는 법률관계, 선박우선특권은 선적국법에 의하여 결정됨
 - 우리나라 채권자, 파나마/라이베리아/마셜 아일랜드 해상법을 알아야 함
- 라이베리아 해상법, 용선계약서에서 필요품의 공급을 통하여 선박우선특권을 발생시킬 수 없다는 내용을 공급자가 조사할 의무를 부담함
 - 미국법도 삭제됨. 라이베리아법에는 여전히 존속됨
- 미국의 일반해상법이란 non-statutory 즉 판례법을 말함
 - 판례보다 효력상 앞서는 것이 성문법임
- 현실적으로 존재하는 라이베리아 성문법이 우선적으로 인정됨

14

II. 예선사업자의 선박우선평특권상 조사의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

- 국제사법 개정방안
 - 모든 관련자를 위하여는 법정지법주의

선적국법주의	법정지법주의(중국/일본의 일부판례)
<ul style="list-style-type: none"> - 항상 선적국법을 적용받으므로 선주는 이에 근거하여 대책을 세울 수 있음 - 선주에게 유리함 - 채권자는 편의지적국의 법을 알아야함 - 우리 법원의 보완판결들 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 자국의 채권자들은 자국의 법을 잘 알므로 이에 근거하여 행동하게 됨 - 선박채권자들에게 유리함 - 선주는 입항 선박의 선적국법을 알아야 함

- 한국해법학회는 외국 선박우선평특권관련법 책자 발간 작업중임

15

II. 예선사업자의 선박우선평특권상 조사의무 (대법원 2016.5.12. 선고 2015다49811 판결)

4. 한국법

- 선박연료유공급채권 더 이상 선박우선평특권 발생 안 됨(상법 제777조)
 - 1991년까지 가능하였음
 - 일본/파나마등 가능함
- 용선계약상 불허에 대한 조사의무와 우리 법
 - 상법 제850조 제2항 단서에서 유사한 내용 발견
 제850조(선체용선과 제3자에 대한 법률관계)
 제2항 제1항의 경우에 선박의 이용에 관하여 생긴 우선특권은 선박 소유자에 대하여도 그 효력이 있다. 다만, 우선특권자가 그 이용의 계약에 반함을 안 때에는 그러하지 아니하다.
- 채무자와의 관련성
 - 선박소유자- 당연인정됨 (제777조)
 - 선체용선자(제850조 제2항) - 도선료/항비/선원의 급료 채권 등
 - 정기용선자 - 규정없음, 학설에 따라서 가능함

16

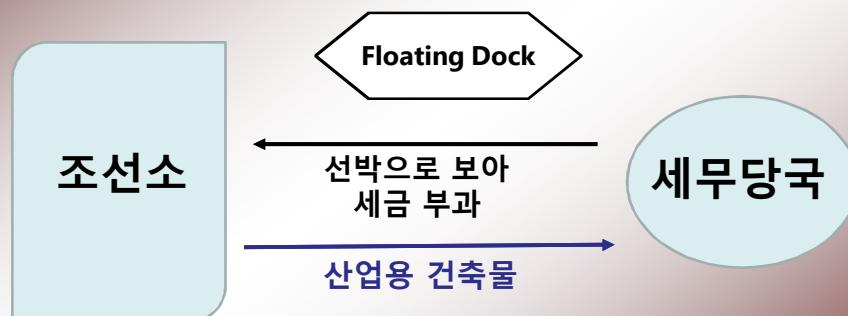
Ⅲ. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

1. 사실관계

- 국내 조선소, 고정식 플로팅 도크(floating dock)를 취득함
- 지방세법 제276조 제1항, 산업단지 안에서 취득한 산업용 건축물 (도크)로 신고하여 취득세를 신고 납부하려고 함
- 세무당국, 해상에 떠있는 선박건조 작업장으로서 선박에 해당하는 것으로 보아 더 많은 취득세를 부과함
- 조선소, 취소 구하는 청구를 조세심판원에 제기함
- 조선소는 선박이 아니라고 주장하는 경우임

17

Ⅲ. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)



18

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

2. 판시내용

지방세법 제104조에 따른 취득세 과세대상인 선박이란 명칭여하를 막론한 모든 배를 말하고, 한편, 선박법 제1조의2 제1항에서 선박이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 배 종류를 정의하고 있으며, 선박안전법 제2조 제1호 및 선박안전법 시행규칙 제3조에 따르면 선박을 수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것과 이동식 시추선, 수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물로 보되, 이동식 시추선과 수상호텔, 수상식당 및 수상공연장 등으로서 소속 직원 외에 13명 이상을 수용할 수 있는 해상구조물 중 항구적으로 해상에 고정된 것은 선박으로 보지 않고 있어, 지방세법상 선박은 항구적으로 해상에 고정되어 있지 않은 '항해에 사용되는 배'를 의미하는 것으로 해석하는 것이 타당하다고 보인다. (= > 동 도크는 고정되어서 선박이 아니라는 취지임)

19

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

- (i) 쟁점시설은 고정식 플로팅 도크로서 설치된 위치에 고정되어 진수시에도 전후좌우 이동없이 일부 바닥면이 반잠수하여 선박만 바다로 진수해 나가는 방식으로 항행용으로 사용할 필요성이 없고, 쟁점시설에 설치된 발전기의 전력산출량을 볼 때 발전기 역시 침몰을 방지하기 위한 것으로 항해를 대비한 것이 아닌 것으로 보이는 점,
- (ii) 쟁점시설을 고정식으로 설치하기 위해 자체 구조물의 제작 비용에 추가로 수심확보를 위한 준설공사에 약 8개월간 비용이 소요된 사실을 보더라도, 이를 해체하여 선박으로 사용할 계획이나 가능성이 있다고 하기 어려워 보이는 점,

20

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

- (iii) 쟁점시설이 항구적으로 해상에 고정되어있어 선박안전법상
검사의무가 적용되지 않지만, 선주가 요구하는 선박건조설비
의 안전성 확보를 위해 조선소가 임의로 선택하여 한국선급
의 검사를 받았다는 청구 주장이 신빙성이 있는 점,
- (iv) 쟁점시설은 선박법과 선박등기법상 선박으로 등기 또는 등록
의 대상이 아니고 또한 등기 또는 등록한 사실도 없는 점,
- (v) 쟁점시설을 항해에 사용되는 선박으로 보기 어렵다. 따라서,
처분청이 쟁점시설을 선박으로 보아 이권 취득세 등을 부과한
처분은 잘못이 있다.

21

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

3. 의견

- 고정식 이동가능성 없는 플로팅 도크는 조세법상 선박이 아님
- 일반법인 선박법이 중요한 근거가 됨
- 일반적으로 선박, (i) 이동성 (ii) 추진력
- 본 사건에서도 이동성이 중요한 요소로 검토됨
- 선박인 경우에만 선박등기부에 등기됨도 고려됨

22

III. 고정식 플로팅 도크는 지방세법상 선박이 아님 (조세심판원 2015. 12. 24. 선고 5015자0873판결)

○ 2014 대법원 판결과 비교하면

대판 2014.6.26. 2014두3945판결(성동)	본 결정(대우해양)
<ul style="list-style-type: none"> - 지방세법상의 선박으로 인정함 - 물위에 떠있다가 선박이 건조되면 이를 적재하여 예인선에 의해 수심이 깊은 바다로 나아간 다음 잠수함의 원리를 이용하여 가라앉는 방법으로 선박을 진수하므로 부양성, 적재성 및 이동성을 갖춘 - 선박건조 증명서와 선박총톤수 측정증명서가 작성된 후 선박등록 및 소유권보존등기까지 마쳐진 사실 	<ul style="list-style-type: none"> - 지방세법상 선박으로 불인정되고 건축물 =>취득세를 적게 냄 - 이동되지 않는 고정식으로 설계 운용됨 - 선박등록이나 소유권보존등기가 되지 않았다는 점

23

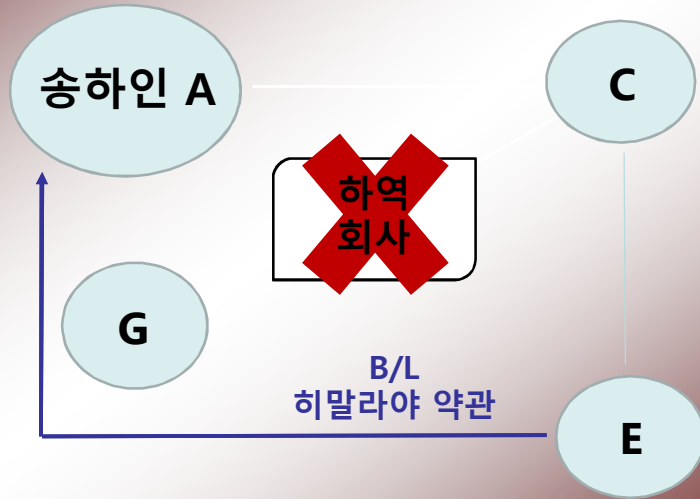
IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력 (대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

1. 사실관계

- 일본의 송하인 A- B- C와 용선계약을 체결함
- 일본 선박소유자 E- D- D는 다시 C와 용선계약을 체결함
- 실제운송 이행 E는 A로부터 화물을 수령하고 B/L 발행함
 - 송하인 A, 수하인, 통지처 B
- C로부터 양륙작업을 의뢰받은 F로부터 다시 하도급을 받은 G
- G가 양륙작업중 업무상 과실로 해당 화물이 파손
- 적하보험자는 보험금지급, A로부터 손해배상청구권을 양도받음
 - G에게 손해배상청구함
- G는 E의 B/L상 히말라야약관상 책임제한을 원용
- B/L은 발행후 회수된 서렌더 선하증권임

24

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력
(대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)



25

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력
(대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

2. 대법원 판시내용

비록 C가 이 사건 주된 용선계약의 FIOST 조건에 따라 직접 양륙작업을 인수하였고 피고G가 그 양륙작업을 하수급함에 따라 피고와 E 사이에 직접적인 계약관계가 존재하지 않더라도, E는 이 사건 선하증권에 의하여 A에 대하여 양륙작업까지의 운송책임을 지며 피고는 이러한 E의 양륙작업을 대행한 자로서 이 사건 히말라야 약관에서 규정하는 운송인의 하위계약자의 지위에 있다고 봄이 상당하다.

또 이 사건 선하증권이 비록 발행 후 다시 운송인인 E에게 회수되어 서렌더 선하증권이 되었지만, 그 밖의 합의가 이루어졌다는 특별한 사정이 없는 한 이 사건 선하증권 발행 당시 유효하였던 운송책임에 관한 이면 약관의 내용은 여전히 효력이 있으므로 피고는 송하인 A를 상대로 이 사건 히말라야 약관에 따른 책임제한을 주장할 수 있다.

26

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력
(대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

3. 의견

(1) 서렌더 B/L

- 선하증권의 상환성을 없앴
- 운송물이 선하증권보다 먼저 도착하는 경우 상환성의 불편함을 극복
- 발행된 원본 선하증권은 반납되고 전면만 수하인에게 송부됨
- 이면약관의 내용이 송하인을 구속하는지?
- 당사자의 의사해석의 문제로 파악함

27

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력
(대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

대법 2006.10.26.선고2004다27082판결	2016년 판결
원본 B/L이 아예 발행되지않음	원본 B/L이 발행되고 나중에 회수됨
“이 사건 제2운송계약 당시 이 사건 수출 화물에 대하여 선하증권을 발행하지않는 이른바 서렌더 화물로 처리하기로 합의가 이루어져 선하증권이 발행되지않았다 고 보아 이면약관의 원용을 부정함	그 밖의 합의가 이루어졌다는 특별한 사정이 없는 한 이 사건 선하증권 발행 당시 유효하였던 운송책임에 관한 이면 약관의 내용은 여전히 효력이 있으므로

참조 : 동경 고등법원 2008.8.27.판결, 연간 100건 이상의 운송계약을 체결하면서 동일한 선하증권을 사용하였으므로 아예 원본 선하증권이 발행되지 않았다 하더라도 이면 약관이 적용되어야한다고 판시함

28

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력 (대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

(2) 히말라야약관

- 하역업자에게 화주는 불법행위책임을 물음
 - 원칙적으로 포장당 책임제한 불가함
- 독립계약자는 B/L상 히말라야 약관의 적용대상이 됨
 - 운송인의 의무의 일부를 이행한 자이어야 함
 - B/L 발행한 한 자와 운송계약의 당사자가 분리됨
 - 하역회사는 용선자 C와 하역계약을 체결함
- cf. 상법 제798조 제2항은 사용자 혹은 대리인에게만 인정됨
- 대법원은 경위와 어떻던 B/L 발행자의 의무의 일부를 G가 행한 점을 인정하여 요건이 충족되었다고 봄

29

IV. 발행 후 반환된 서렌더 선하증권의 효력 (대법원 2016.9.28. 선고 2016다213237 판결)

(3) 운송인의 확정

- 개품운송, C가 계약운송인, E가 실제운송인이 됨
- 그런데, 계약운송인은 선하증권을 아예 발행하지 않음
 - 실제운송인 E가 발행한 것이 house 선하증권임
- 선박소유자-정기용선자-화주의 관계인지?
- 운송인 E의 대리인으로 C가 B와 운송계약을 체결한 것인가?

30

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

1. 사실관계

- 한국 화주- 적하보험계약(구약관)- 한국보험자
- 두 개의 약관

준거법약관	갑판적 약관 (소위 갑판적재약관(On-Deck Clause))
본 보험증권에 따라 발생하는 책임에 관한 모든 문제는 영국의 법과 관습에 의한다(All questions of liability arising under this policy are not be governed by the laws and customs of England)	화주가 보험자에게 부보화물의 갑판적재 사실을 고지하지 않은 경우 이 사건 보험계약의 담보범위는 투하(jettison)와 갑판유실(washing overboard)이외의 일반 분손은 담보하지 않는 분손부담보(Free from Particular Average) 조건으로 축소된다

31

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

- 2012.6.14. 상해 선박 레이지(MV Reis G)호의 갑판 위에 선적됨
- 2012.7.7. 오만 앞바다에서 이 사건 화물 4포장 중 일기가 불순(황천)(뷰포트 크기 8-9)하여 보일러 한 대가 해상으로 떨어짐
- 피고 보험자는 갑판적 고지의무위반을 이유로 보험계약을 해지함
 - 투하와 갑판유실은 담보되지만 다른 사고 경우 보험금을 불지급
- 원고(화주)는 우리 약관규제법상 보험자의 설명의무 위반 주장함
- 원심 판단
 - 한국의 약관규정법이 적용되지 않음
 - "갑판유실"이란 화물이 약천후 및 선박의 동요로 인하여 고박이 풀려 바다에 빠진 것이 아니라 파도에 의해 쓸려 나간 것을 의미
 - 보일러가 갑판 유실되었음을 보여주는 증거는 없음
- 패소한 원고는 대법원에 상고하게 되었다.

32

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

2. 대법원의 판시내용

- (1) 이 사건 준거법 약관은 전부에 대한 준거법을 지정한 것이 아니라 보험자의 "책임"문제에 한정하여 영국의 법률에 따르기로 한 것이므로 보험자의 책임에 관한 것이 아닌 사항, 이 사건 보험계약과 가장 밀접한 관련이 있는 우리나라의 법이 적용된다. 약관의 설명의무에 관한 사항은 약관의 내용이 계약 내용이 되는지 여부에 관한 문제로서 보험자의 책임에 관한 것이라고 볼 수 없으므로(대법원 2001.7.27. 선고 99다55533판결), 이에 관하여는 영국법이 아니라 우리나라의 약관규제법이 적용된다.

33

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

원고측 실무자 소외인은 2003년부터 약 10년간 해상적하보험계약체결 업무에 종사하여왔고, 원고의 해상적하보험계약 업무를 담당하면서 피고와 월 30건내지 50건 가량의 해상적하보험계약을 체결한 바 있다. 이 사건 보험계약 체결 당시 원고는 이 사건 갑판적재 약관의 내용을 잘 알고 있었다고 보이므로, 피고가 그 내용을 설명하지 않았더라도 이 사건 갑판적재 약관은 이 사건 보험계약의 내용이 된다고 봄이 상당하다.

따라서 원심이 이 사건 보험계약에 약관규제법이 적용되지 아니한다고 판단한 것은 잘못이나, 원고가 이 사건 갑판적재 약관의 내용을 잘 알고 있었으므로 이 사건 갑판적재 약관은 약관규제법이 정하는 설명의무의 대상이 되지 아니하고, 따라서 피고가 그 내용을 설명하지 않았다고 하더라도 이 사건 보험계약의 내용이 된다고 본 원심판단의 결론은 정당하다.

34

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

- (2) 영국법의 적용을 받는 영국 적하약관에서 규정하고 있는 갑판유실(Washing overboard)이란, 해수의 직접적인 작용으로 인하여 갑판 위에 적재된 화물이 휩쓸려 배 밖으로 유실되는 경우를 의미하는 제한적인 개념이므로, 악천후로 인한 배의 흔들림이나 기울어짐 등으로 인하여 갑판 위에 적재된 화물이 멸실되는 이른바 갑판멸실(Loss overboard)은 갑판적재 약관의 담보범위에 포함되지 아니한다.

원심은 사건 보일러가 황천(Heavy Weather)시 유입된 해수의 작용으로 유실되어 발생한 것이므로, 이 사건 갑판적재 약관에서 부보하는 위험인 갑판유실에 해당한다는 원고의 주장을 다음과 같은 이유로 배척하였다. 즉, (i) 악천후에 선박이 요동치거나 갑자기 기울어져 화물이 멸실된 경우는 갑판유실에 해당하지 않고 (ii) 이 사건 사고당시 지역의 기상은 강한 남서풍을 동반한 몬순기후였지만 이는 그 지역에서 통상적인 것으로 특이한 상황은 아니었으며, 당시 중량 54.5톤에 달하는 이 사건 보일러를 휩쓸고 갈 정도의 심한 파도가 있었던 것으로 보이지 않는 점,

35

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

- (iii) 이 사건 사고당시의 사진을 보아도 파도의 직접적인 작용으로 이 사건 보일러가 유실된 것으로 보이지 않는 점 (iv) 영국의 법률사무소 클리이드앤코가 "이 사건 보일러의 고박은 부적절하였다. 이 사건 보일러는 갑판유실된 것이 아니라 악천후에 선박이 요동하여 미끄러져 떨어진 것에 불과하므로 이 사건 보험계약으로 담보되지 않는다"는 취지의 의견을 제시한 점 등에 비추어 이 사건 사고가 "갑판유실"에 해당한다고 볼 수 없다고 판단하였다. 원심의 위와 같은 판단은 정당하고 영국법상 갑판유실에 관한 법리를 오해한 잘못이 없다.

36

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무
(대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

3. 의견

(1) 영국 준거법 약관

선박보험	적하보험 1	적하보험 2
(i) 이 보험은 영국의 법과 관습에 따른다(This insurance is subject to English law and practice).	(ii) 이 보험계약에서 발생하는 모든 책임문제는 영국의 법률과 관습에 따라 규율된다(All questions of liability under this policy are to be governed by the law and custom of England).	(iii) 책임과 결제에 관해 영국의 법률과 관습에 따른다(This insurance is understood and agreed to be subject to English law and practice only as to liability for and settlement of any and all claims).
영국법이 준거법	일부지정- 책임영국법/나머지 한국법 고지의무는 책임문제	일부지정 책임과 결제 영국법 나머지는 한국법

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무
(대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

- 책임과 약관의 설명의무를 구별함
- 원심은 대법원 1991.5.14. 선고 90다카25314판결(1의 경우)을 참고한 여지
 - 고지의무위반-영국보험법이 적용됨. 상법적용하지 않음
- 2의 경우 보험자 설명의무는 우리나라법률이 적용됨
(대법원 1998.7.14. 선고 96다39707판결).
- "책임"만을 영국법에 따르기로 한 약정
 - 고지의무위반의 경우, 준거법이 지정되지 않은 것으로 볼 것인가?
- 대법원이 담보특약에서 설명의무 부과하는 판결과 궤를 같이 함
- 약관규제법 제3조
 - 보험자는 설명의무, 이에 위반하면 약관의 효력주장 못함
 - 보험계약자 및 피보험자에게 유리함
 - 중요한 사실에 대한 설명의무임
 - 보험계약자가 오랜 보험계약체결 경험, 내용을 알았을 것임
 - 설명의무의 대상이 아니라고 판시함

V. 적하보험에서 영국 준거법 약관의 효력과 설명의무 (대법원 2016.6.23. 선고 2015더5194 판결)

(2) 갑판유실과 갑판멸실의 구별

- 갑판적 위험, 추가보험료 납부가 필요함
- 이러한 취지의 소위 갑판적 약관(on deck clause)를 넣게 됨
 - 다만 투하와 갑판유실은 담보되는 것으로 함
- 대법원, 적하보험상 "갑판유실"의 영국법하의 의미를 해석함.
 - 황천 등 외적인 요인, 갑판적재화물이 멸실, 갑판멸실(Loss overboard)
 - "갑판유실", 정상적인 파도의 작용으로 화물이 유실된 경우
 - 이 사고는 고박이 부적절하여 떨어진 것으로 인하여 발생한 것임
 - 파도 때문에 휩쓸린 것이 아니므로 갑판유실에 해당하지 않음
- 원고는 패소하게 됨

39

감 사 합 니 다

KPI의 무궁한 발전을 빕니다 !

40